



①⑨ BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ **Gebrauchsmusterschrift**  
⑩ **DE 200 04 647 U 1**

⑳ Aktenzeichen: 200 04 647.0  
㉔ Anmeldetag: 14. 3. 2000  
㉔ Eintragungstag: 17. 8. 2000  
㉔ Bekanntmachung  
im Patentblatt: 21. 9. 2000

㉔ Int. Cl. 7:  
**B 60 C 17/00**  
B 60 C 9/18  
B 60 C 9/02  
B 03 D 1/00  
D 03 D 11/02  
D 02 G 3/48  
B 32 B 5/16

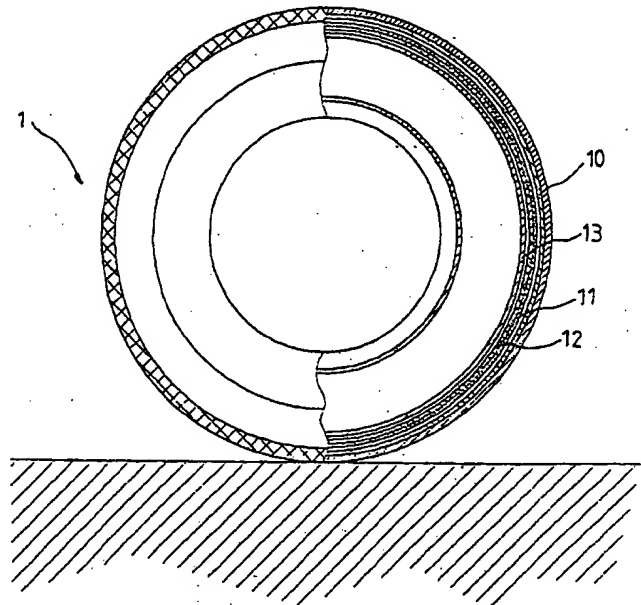
DE 200 04 647 U 1

㉔ Inhaber:  
Kenda Rubber Industry Co., Ltd., Yuanlin Cheng,  
Changhua, TW

㉔ Vertreter:  
WINTER, BRANDL, FÜRNISS, HÜBNER, RÖSS,  
KAISER, POLTE, Partnerschaft, 85354 Freising

㉔ **Platzschuttreifen**

㉔ Platzschuttreifen, der aus einem Reifenkörper (20) besteht, der einen Schlauch (21), eine Decke (22) und ein dazwischen angeordnetes Platzschutzband (23) umfaßt, dadurch gekennzeichnet, daß das Platzschutzband (23) aus der Platzschuttlage (30) und der Verstärkungslage (40) besteht, die gewebt und aufeinandergeklebt sind, wobei die Platzschuttlage (30) aus Aramid gewebt ist, deren Kette und Schuß sich überkreuzen, deren Fadeneinheit zwischen 150 D und 300 D und deren Dichte zwischen 30 EPI und 80 EPI liegt, und gleichzeitig drei Platzschuttlagen (30) oder mehr angeordnet werden können, die Verstärkungslage (40) sich unter der Platzschuttlage (30) befindet, zur Verstärkung der Platzschuttlage (30) dient, um dieser Steifheit zu verleihen, und aus Nylonfasern gewebt ist, wobei die Kette und der Schuß sich überkreuzen, die Fadeneinheit zwischen 210 D und 1260 D und die Dichte zwischen 20 EPI und 120 EPI liegt, und die Platzschuttlage (30) und die Verstärkungslage (40) nach der Herstellung imprägniert werden müssen, wodurch es sich beim Platzschutzband (23) um einen steifen Verbund handelt, der sich gegen das Durchstechen eines spitzen Gegenstands wehren kann.



DE 200 04 647 U 1



## Platzschutzreifen

Die Erfindung betrifft einen Platzschutzreifen, insbesondere einen  
5 Platzschutzreifen, der zwischen der Decke und dem Schlauch ein  
Platzschutzband vorsieht, das aus der Platzschutzlage und der  
Verstärkungslage besteht, die gewebt und aufeinandergeklebt sind, so daß  
eine hohe Durchstechfestigkeit erreicht wird.

10 Der Reifen ist ein wichtiger Bestandteil des Fahrzeugs und hat einen  
wesentlichen Einfluß auf die Fahrsicherheit. Das Platzen eines Reifens kann  
das Leben des Fahrers und der Fahrgäste bedrohen. Daher hat der Erfinder  
einen Platzschutzreifen (1) entwickelt, der in Figur 1 gezeigt ist und eine  
Lauffläche (10), eine Platzschutzeinlage (11), eine Verstärkungseinlage (12)  
15 und eine Karkasse (13) umfaßt. Dieser Platzschutzreifen besitzt zwar eine  
hohe Durchstechfestigkeit, weist jedoch folgende Nachteile auf:

1. Da die Platzschutzeinlage (11) und die Verstärkungseinlage (12) zwischen  
der Lauffläche (10) und der Karkasse (13) geklebt sind, ist der ganze  
20 Platzschutzreifen (1) unbrauchbar, wenn die Lauffläche (10) abgenutzt ist.

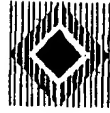
2. Um sich der Abmessung des Reifens anzupassen, muß bei der Herstellung  
eine entsprechende Veränderung vorgenommen werden.

25 3. Da die Platzschutzeinlage (11) und die Verstärkungseinlage (12) direkt  
unter der Lauffläche (10) geklebt sind, entspricht die Gegenkraft beim  
Rollen auf einen spitzen Gegenstand dem Gewicht des Fahrzeugs und des  
Fahrers, so daß eine sehr hohe Steifheit erforderlich ist.

30 Daher hat der Erfinder in Anbetracht der Nachteile herkömmlicher Lösungen,  
basierend auf langjähriger Erfahrung in der Herstellung dieses Produktes, nach  
langem Studium, zahlreichen Versuchen und unentwegten Verbesserungen die  
vorliegende Erfindung entwickelt.

35 Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Platzschutzreifen zu schaffen,  
der neben einer hohen Durchstechfestigkeit noch eine Wiederverwendung  
gestattet, so daß eine Verschwendung vermieden wird.





Der Erfindung liegt eine weitere Aufgabe zugrunde, einen Platzschutzreifen zu schaffen, der auf ein Kleben verzichtet, so daß die Herstellung vereinfacht wird.

5

Der Erfindung liegt eine andere Aufgabe zugrunde, einen Platzschutzreifen zu schaffen, der auf jeden Reifen angewendet werden kann.

10 Im folgenden wird die Erfindung anhand der beigefügten Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

Figur 1 eine Darstellung des anderen Platzschutzreifens des Erfinders,

Figur 2 eine Explosionsdarstellung der Erfindung,

Figur 3 eine Schnittdarstellung der Erfindung,

15 Figur 4 eine Schnittdarstellung der Erfindung beim Rollen auf einen kürzeren spitzen Gegenstand,

Figur 5 eine Schnittdarstellung der Erfindung beim Rollen auf einen längeren spitzen Gegenstand.

20 Wie aus Figur 2 und 3 ersichtlich, besteht die Erfindung aus einem Reifenkörper (20), der einen Schlauch (21), eine Decke (22) und ein dazwischen angeordnetes Platzschutzband (23) umfaßt.

25 Das Platzschutzband (23) besteht aus der Platzschutzlage (30) und der Verstärkungslage (40), die gewebt und aufeinandergeklebt sind, wobei die Platzschutzlage (30) aus Aramid gewebt ist, deren Kette und Schuß sich überkreuzen, deren Fadeneinheit zwischen 150 D und 300 D und deren Dichte zwischen 30 EPI und 80 EPI liegt, und gleichzeitig drei Platzschutzlagen (30) oder mehr angeordnet werden können.

30

Die Verstärkungslage (40) befindet sich unter der Platzschutzlage (30), dient der Verstärkung der Platzschutzlage (30), um dieser Steifheit zu verleihen, und ist einfädig und/oder zweifädig aus Nylonfasern gewebt, wobei die Kette und der Schuß sich überkreuzen, die Fadeneinheit zwischen 210 D und 1260 D  
35 und die Dichte zwischen 20 EPI und 120 EPI liegt und gleichzeitig ein bis vier Verstärkungslagen (40) angeordnet werden können. Die Platzschutzlage (30) und die Verstärkungslage (40) müssen nach der Herstellung imprägniert



werden (mit einem Gemisch aus Resorcin, Formaldehyd und Latex, d.h. R.F.L.-Behandlung). Daher handelt es sich beim Platzschutzband (23) um einen steifen Verbund, der sich gegen das Durchstechen eines spitzen Gegenstands wehren kann.

5

Die Verstärkungslage (40) kann auch einfädig und/oder zweifädig aus Polyesterfasern gewebt werden, wobei die Fadeneinheit zwischen 1000 D und 1500 D und die Dichte zwischen 15 EPI und 30 EPI liegt und gleichzeitig auch ein bis vier Verstärkungslagen (40) angeordnet werden können, wodurch der gleiche Zweck wie bei der obengenannten Verstärkungslage (40) erfüllt wird.

10

Bei einer Anordnung von mehr als vier Platzschutzlagen (30) kann auf die Verstärkungslage (40) verzichtet werden, wobei die erforderliche Steifheit noch erreichbar ist. Um die beste Steifheit zu erreichen, wird jedoch empfohlen, sechs Platzschutzlagen (30) und eine Verstärkungslage (40) zu verwenden.

15

Beim Einsatz der Erfindung, wie in Figur 4 dargestellt ist, wenn der Reifenkörper (20) auf einen spitzen Gegenstand (24) mit einer kleineren Länge rollt, kann dieser spitze Gegenstand (24) in die Decke (22) jedoch nicht in das Platzschutzband (23) stechen, so daß der Reifen nicht platzt. Rollt der Reifenkörper (20) auf einen spitzen Gegenstand (24') mit einer größeren Länge, wie in Figur 5 dargestellt ist, so durchsticht dieser spitze Gegenstand (24') die Decke (22) und stößt gegen das Platzschutzband (23). Da das Platzschutzband (23) eine hohe Stechfestigkeit aufweist, wird der spitze Gegenstand (24') gebrochen oder gebogen, so daß der Reifen auch nicht platzt.

20

25

Da das Platzschutzband (23) zwischen dem Schlauch (21) und der Decke (22) angeordnet und nicht geklebt ist, kann das Platzschutzband (23) vom spitzen Gegenstand angehoben werden, so daß ein Dämpfungsraum (25) entsteht, wodurch die Gegenkraft auf das Platzschutzband (23) durch den Dämpfungsraum (25) ausgeglichen wird.

30

Da das Platzschutzband (23) als Einzelteil ausgebildet ist, kann es zwischen dem Schlauch (21) und der Decke (22) jedes Reifens angeordnet werden. Wenn die Decke (22) abgenutzt ist, muß man nur die Decke auswechseln, ohne den ganzen Reifenkörper (20) wegzuerwerfen.

35





Die Erfindung betrifft einen Platzschutzreifen (1), der einen Schlauch (21), eine  
Decke (22) und ein dazwischen angeordnetes Platzschutzband (23) umfaßt,  
wobei das Platzschutzband (23) aus einer Platzschutzlage (30) und einer  
5 Verstärkungslage (40) besteht und es sich um einen steifen Verbund handelt,  
der sich gegen das Durchstechen eines spitzen Gegenstands wehren kann.  
Dadurch, daß das Platzschutzband (23) als Einzelteil ausgebildet ist, wird die  
Durchstechfestigkeit erhöht und eine Wiederverwendung gestattet.

10 Bezugszeichenliste

1	Platzschutzreifen	10	Lauffläche
11	Platzschutzeinlage	12	Verstärkungseinlage
13	Karkasse	20	Reifenkörper
15 21	Schlauch	22	Decke
23	Platzschutzband	24	spitzer Gegenstand
25	Dämpfungsraum	30	Platzschutzlage
40	Verstärkungslage		



### Schutzansprüche

1. Platzschuttreifen, der aus einem Reifenkörper (20) besteht, der einen  
5 Schlauch (21), eine Decke (22) und ein dazwischen angeordnetes  
Platzschutzband (23) umfaßt, dadurch gekennzeichnet, daß

das Platzschutzband (23) aus der Platzschuttlage (30) und der  
Verstärkungslage (40) besteht, die gewebt und aufeinandergeklebt sind,  
10 wobei die Platzschuttlage (30) aus Aramid gewebt ist, deren Kette und  
Schuß sich überkreuzen, deren Fadeneinheit zwischen 150 D und 300 D  
und deren Dichte zwischen 30 EPI und 80 EPI liegt, und gleichzeitig drei  
Platzschuttlagen (30) oder mehr angeordnet werden können,

15 die Verstärkungslage (40) sich unter der Platzschuttlage (30) befindet, zur  
Verstärkung der Platzschuttlage (30) dient, um dieser Steifheit zu verleihen,  
und aus Nylonfasern gewebt ist, wobei die Kette und der Schuß sich  
überkreuzen, die Fadeneinheit zwischen 210 D und 1260 D und die Dichte  
zwischen 20 EPI und 120 EPI liegt, und

20 die Platzschuttlage (30) und die Verstärkungslage (40) nach der  
Herstellung imprägniert werden müssen,

wodurch es sich beim Platzschutzband (23) um einen steifen Verbund  
25 handelt, der sich gegen das Durchstechen eines spitzen Gegenstands  
wehren kann.

2. Platzschuttreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die  
Verstärkungslage (40) auch aus Polyesterfasern gewebt werden kann,  
30 deren Fadeneinheit zwischen 1000 D und 1500 D und deren Dichte  
zwischen 15 EPI und 30 EPI liegt.

3. Platzschuttreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß  
gleichzeitig ein bis vier Verstärkungslagen (40) angeordnet sind.

35 4. Platzschuttreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß bei einer  
Anordnung von mehr als vier Platzschuttlagen (30) auf die



Verstärkungslage (40) verzichtet werden kann, wobei die erforderliche Steifheit noch erreichbar ist.

5. Platzschutzreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die  
5 Kombination von sechs Platzschutzlagen (30) und einer Verstärkungslage  
(40) bevorzugt ist.

11:44:03:00

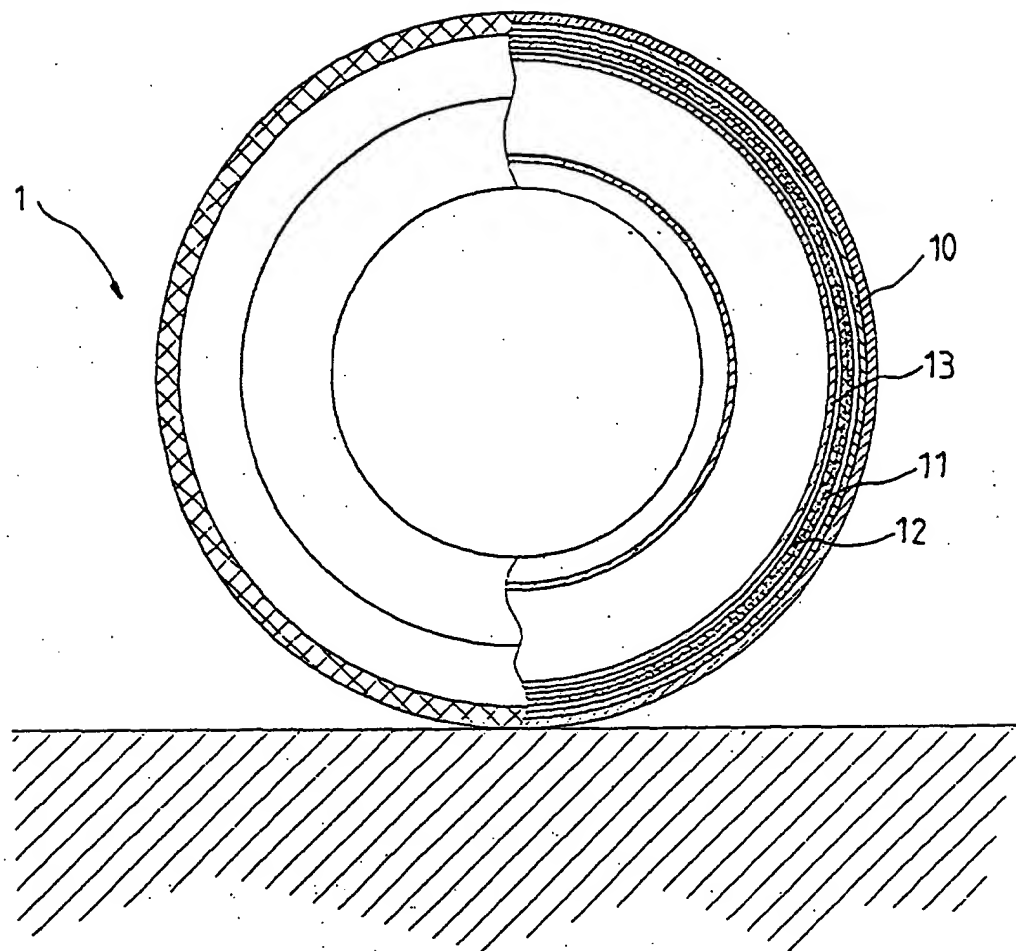


Fig 1

Stand der Technik

DE 3000000 A1



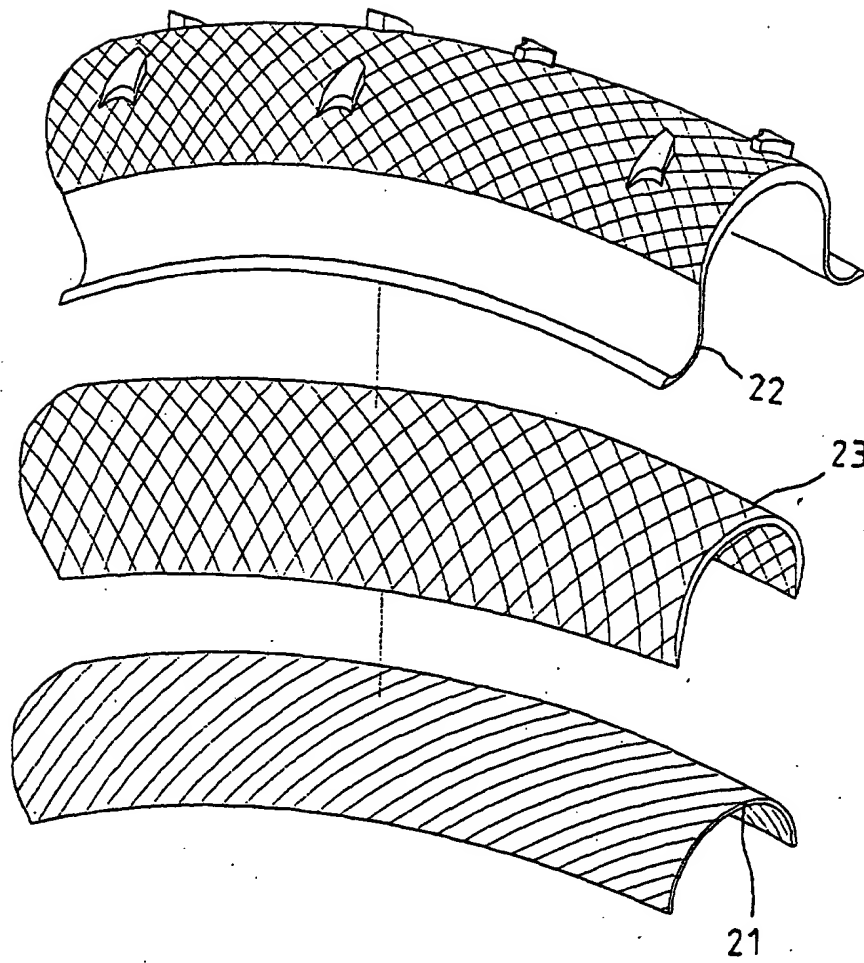


Fig 2

315-03-00

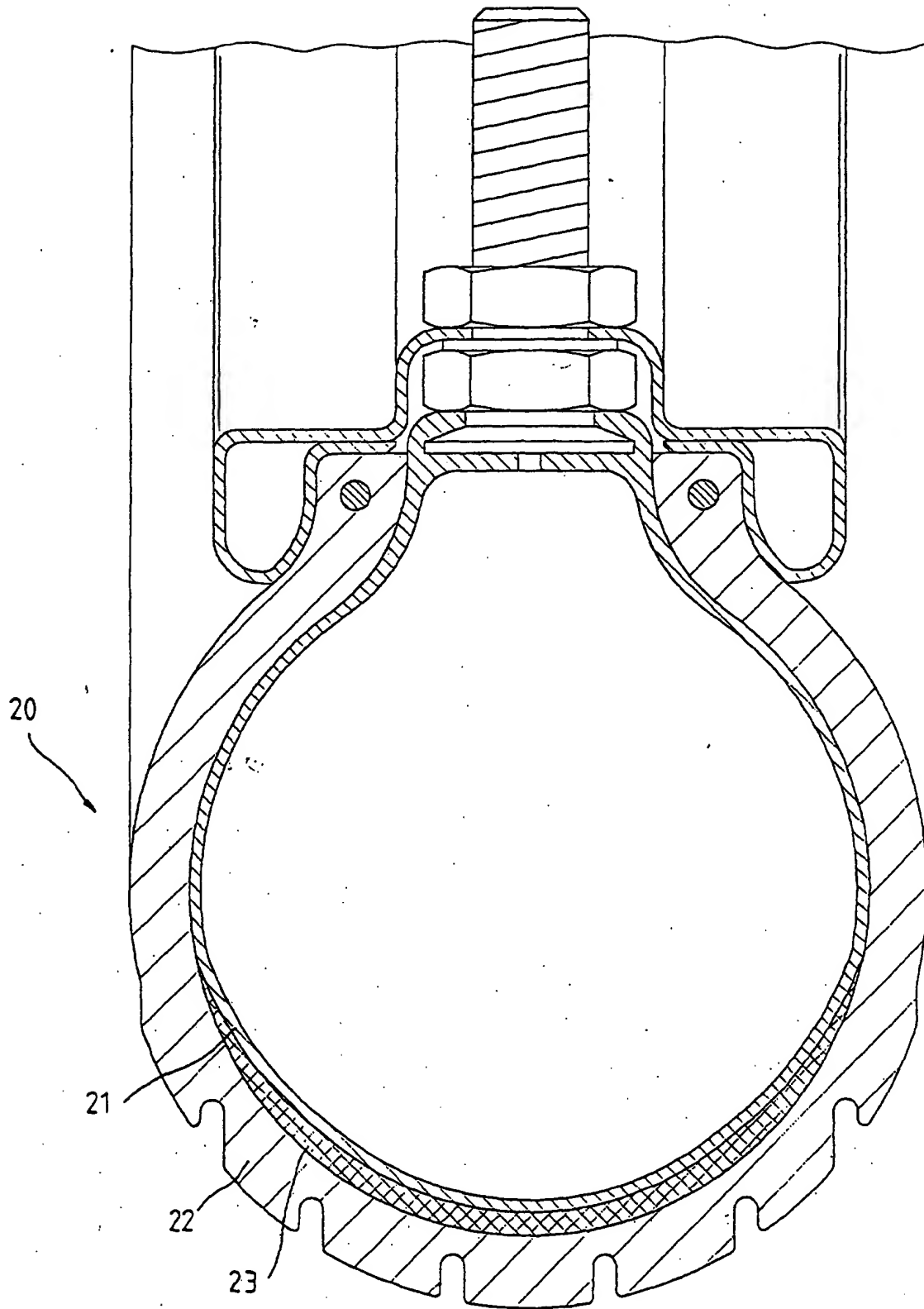


Fig 3

315-03-00

415.03.00

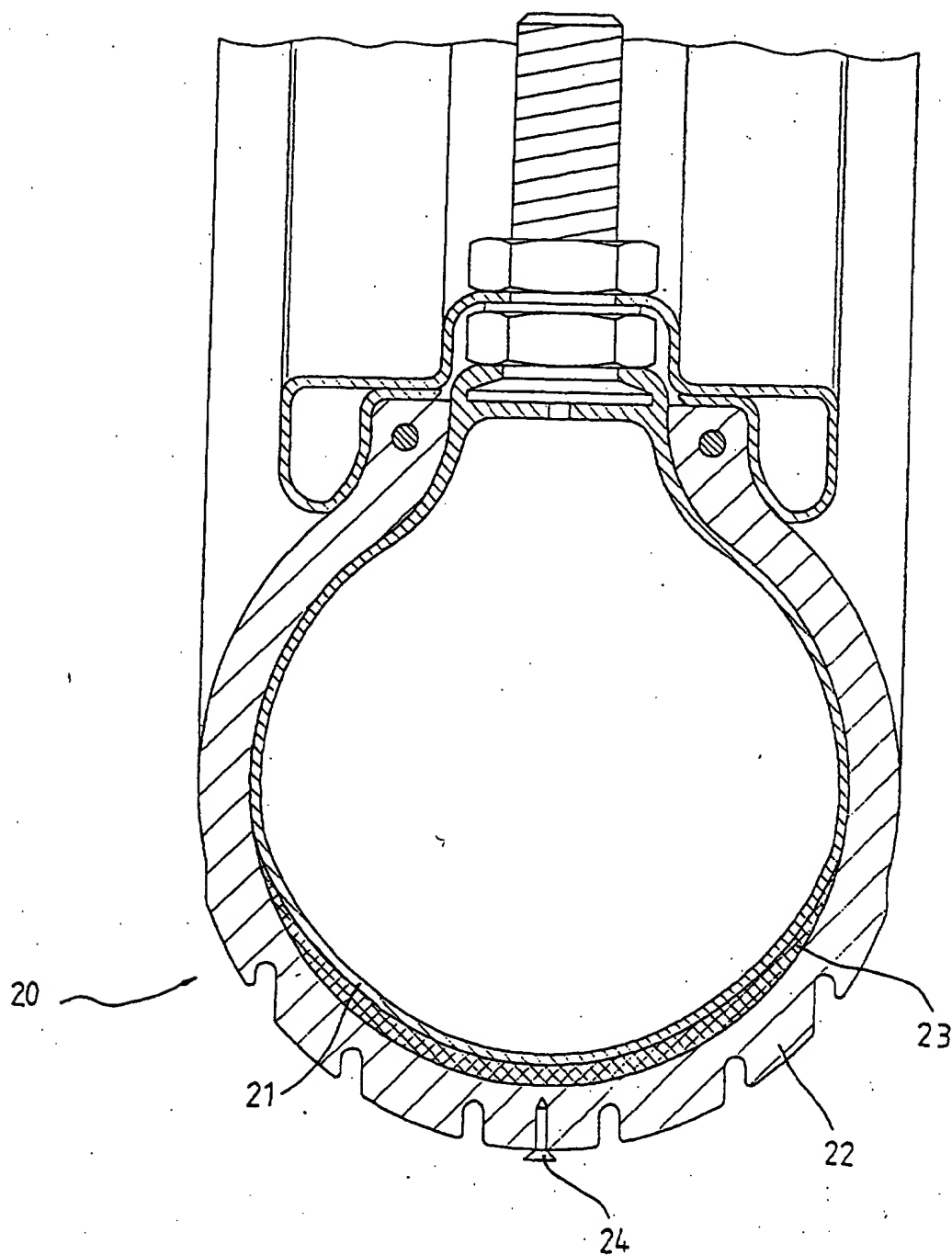


Fig 4

NP 0000000000 114

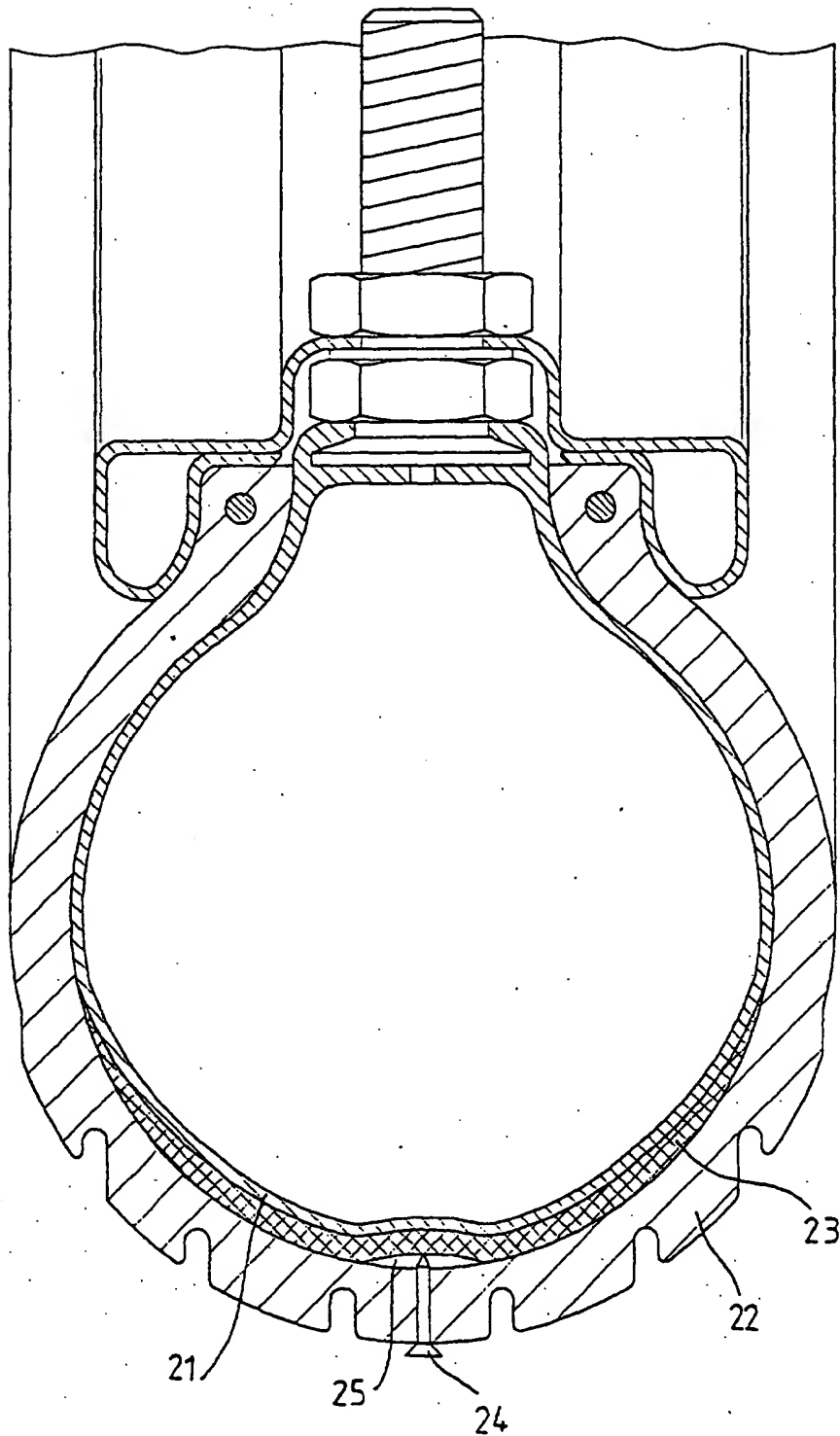


Fig 5